

## KÓCZIÁNNÉ SZENTPÉTERI ERZSÉBET

### *Prof. dr. Czére Béla, a közlekedéstudomány, a közlekedéspolitika és a múzeumfejlesztés nagy alakja*

A szerző tisztelettel adózik prof. dr. Czére Béla, a Közlekedési Múzeum 12 éven át volt főigazgatója, kiváló múzeumvezető, kiállításszervező, köz- és szakíró, valamint közlekedéspolitikus emlékének. A kiváló tudóst és szakembert hazánk határain túl is ismerték, és elismerték.

A hazai tudomány- és technikatörténet kiemelkedő személyiségeinek sorában Czére Béla professzor sokoldalú és színes életművével jelentős helyet foglal el, amelynek felidézésér nap mint nap sor kerül, amikor egy-egy kutató vagy lelkes műkedvelő közlekedéstörténész kézbe veszi egyik-másik kötetét. Halálának ötödik évfordulója pedig az első alkalom munkássága összefoglaló felidezésére.

Életútja a vasúttal kezdődött, és mindvégig megmaradt szoros kapcsolata ezzel a közlekedési ágazattal. Azonban későbbi tudományos és oktatási munkája sokkal szélesebb területeket is átfogott, beleértve a közlekedéspolitika elméleti és több esetben gyakorlati művelését is. Szakmai tevékenysége csúcsát a Közlekedési Múzeum (KM) főigazgatói tisztének betöltése jelentette, amelynek 12 éve (1967-1979) alatt egyrészt biztosította a KM 1966-os újranyitását követően bevezetett korszerű múzeumi funkciók teljes körű ellátását, másrészt lefektette a közlekedési muzeológia alapjait, ill. új diszciplínáit, és olyan nagyarányú fejlesztések kidolgozását vezette és hajtatta végre, melyek a Közlekedési Múzeumot Közép-Európa egyik legjelentősebb és legkorszerűbb múzeumi intézményévé emelték.

Az elsők között mondta ki, hogy a közlekedéstörténet a közlekedéssel tudományosan foglalkozó diszciplínák egyike, amelyeknek összessége a közlekedéstudományok csoportját alkotja. Interdiszciplínáris tudományág, amelynek kapcsolata a műszaki tudományok más területeivel, ill. a történettudománnyal a legmeghatározóbb.

Fejlesztési koncepciója kis túlzással a legutóbbi időkig, de legalábbis az ezredfordulóig meghatározta a KM gyűjteményi struktúráját, tudományos kutatási irányait, és országos közlekedéstörténeti intézményi hálózatot hozott létre a fiálék alapítása révén.

Az ún. tárgyi gyűjteményi területen célul tűzte ki, hogy a gyűjteményeken belül a közlekedési ágazatok az élő közlekedésben betöltött tényleges szerepüknek megfelelő súlyt kapjanak, s ugyanez vonatkozott az egyes törzsanyagokra (vasút-hajózás) is. A gyűjtést a tömegközlekedés mellett az egyéni eszközökre is kiterjesztette. Az általa irányított koncepcionális változtatások eredményeként jöttek létre az ágazati alapon szervezett gyűjteményi egységek: a közút (benne önálló csoportként a géperő nélküli, azaz fogatolt, és a géperejű, azaz autó, motorkerékpár, kerékpár gyűjtemény), a vasút 4 alcsoporttal, a hajózás (belvízi és tengeri) és a légi közlekedés (külön gyűjteményként kezelve az űrhajózási anyagot). Nemzetközi példákat követve felállította az önálló városi közlekedési gyűjteményt. Az archivális gyűjteményekre szintén kiterjedtek a fejlesztési irányok, megvalósításukhoz óriási segítséget adott a Tatai úti raktárbázis kialakítása, amely az akkori időszaknak országos viszonylatban is egyetlen múzeumi beruházása volt. Tudományosan megalapozott koncepciót készített az eredeti tárgyak szelektív gyűjtési politikájának és a modellépítési programoknak a megvalósításához. A KM a műszaki modellezés egyik európai



módszertani központjává épült ki (PETRIK OTTÓ elméleti munkásságára alapozva), aminek leglátványosabb eredménye a kilencvenes évtized nemzetközi sikerkiállítása, a „.....Szebb, mint az eredeti” lett. Figyelme az olyan hálátlan munkaterületekre is kiterjedt, mint a gyűjteményi adminisztráció, 1969-től önálló csoportot létesített a nyilvántartási feladatok ellátására, különös tekintettel az új szabályzat életbeléptetésére, mely a teljes állomány átteleltározásával járt.

A tudományos munkát a kutatási témák tervszerű kijelölésével irányította, s nagy hangsúlyt fektetett a gyűjtemény-feldolgozásokra, elvárta az általa „fehér foltok”-nak” nevezett közlekedéstörténeti hiányzó láncszemek megállapítását és mielőbbi

eltüntetését. Az állandó kiállítások előkészítésében tudományos irányítóként vett részt, és a kisebb-nagyobb időszaki kiállításokat is a munkatársak elméleti és gyakorlati kutatói potenciáljának alakítására fordította. Vezetése alatt számban és minőségben kiállítási rekordok születtek, a KM folyamatosan a leglátogatottabb múzeumok között volt. (Az elsők között ragaszkodott önálló grafikusok alkalmazásához a kiviteli igényesség és a korszerűség elérésére.)

Az igazgatása alatt létrehozott filiálé hálózat ismertetése külön tanulmányok sorát érdemelné, időrendi sorrendben csak a felsorolásukra vállalkozunk: elsőként egy balatoni hajózástörténeti kiállítás nyílt meg Tihanyban, majd következett a parádi Kocsimúzeum (1971), a nagycenki Széchenyi István Emlékmúzeum (1973), kisebb léptékben a kastély műemlék istállójában egy hintókiállítás (1976), és a néhány évvel később kisvasúti szabadtéri járműkiállítás és múzeum vasút (1978). A fővárosban a Deák téri csomópontban megvalósított Földalatti Vasúti Múzeum (1975) világviszonylatban is különleges és egyedi kialakítású, az eredeti alagútba helyezett kiállításként nyitott. A hetvenes évtized második felében kezdődtek meg az előkészületei a paksi állomás vasúti skanzenként való megőrzésének, és a KM városligeti főépülete kibővítésének.

Intézményvezetői munkája részeként különös hangsúlyt fektetett a kutatói teljesítmények elismerésére, többek között a publikálásra. Ennek jegyében indította el a KM évkönyveinek sorozatát, amelynek első kötete 1971-ben jelent meg, majd nyugdíjazását követően még 1988-ig, összesen nyolc kötetet jegyzett főszerkesztőként, ill. szerkesztőként. (A kötetek főbb részein a későbbi szerkesztők

sem változtattak, s ennek eredményeként a következetesen visszatérő témák egységes történeti áttekintésre nyújtanak lehetőséget a mai kutatóknak is.)

Czére Béla szerkesztői tevékenysége mind különféle monográfiák, bibliográfiák, mind pedig szaklapok, folyóiratok szerkesztésében is megnyilvánult, pl. a Közlekedéstudományi Szemle évtizeden keresztül a nevéhez kötődött, szerző- szerkesztő volt csaknem az összes szakmai lapban, a Városi Közlekedésben, nem is említve a vasúti lapokat; írt a Technikatörténeti Szemlébe stb.

Az általa készített kézikönyvek és tankönyvek pl. A vasúti technika kézikönyve I-II.kötet, 1975-77, A vasúti tisztképzés 100 éve (1887-1987), Nagyvasúti járművek Magyarországon, 1985, A magyar vasút képekben stb. mellett a népszerű-tudományos irodalom területére is sikerrel merészkedett ki, egyik első, nagy népszerűsége szert tett kötete 1967-ben a Minerva zsebkönyvek sorozatban jelent meg „A távolság legyőzése-”ről.

Nemzetközi tekintélyét elsősorban az IATM (International Association of Transport Museums) keretében kamatoztatta. Alelnöke, majd tiszteletbeli tagja volt a szervezetnek, monográfiakészítési szándékait ezen a területen is sikerrel valósította meg a „Guidebook of railway museums” (1976) kiadásával.

Aktív múzeumvezetői éveit követően részben új kutatási területek felé fordult (pl. A közlekedés sebességének és izokron vonalainak alakulása Magyarországon 1847-1985 /1985/), részben folytatta nagyformátumú összefoglaló értekezéseit. Ezek között említendő a Corvina által kiadott vasúttörténet 1989-ben, majd két fontos általános közlekedéstörténeti monográfia, úm. Magyarország közlekedése a 19. században és a 20. században (Kiadó MÁV Zrt. 1997-ben és 1999-ben).



Kapcsolata a múzeummal nem szűnt meg, tanácsadóként közel egy évtizedig dolgozott még az új és régi munkatársakkal. Ennek a legnagyobb eredménye „A magyar közlekedés története” címet viselő monográfia tudományos előkészítése volt, amelynek 250 ívre tervezett terjedelméhez összesen 117 darab 650 ívnyi előtanulmány készült.

Czére Béla professzor múzeumi munkája mellett a technika és közlekedéstörténet különböző szintű oktatásának is folyamatos és elismert szereplője volt, és egyaránt hosszú évekig tanított a MÁV Tisztképzőben vagy a BME-en. Címzetes egyetemi tanári címét is ennek köszönhette.

Közlekedéspolitikusként aktívan az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásában vett részt, a későbbiekben folyamatosan tagja volt a közlekedést irányító szakmai és állami klf. bizottságoknak. Számos kitüntetés birtokosa volt, ezek közül a legjelentősebb az 1995. évi Széchenyi-díj.

Lassan az a generáció is véglegesen nyugalomba vonul, amelynek tagjai fiatal muzeológusként a professzor úrtól sajátították el a közlekedés- és technikátörténet kutatásának egyes fogásait, a fegyelmezett és tiszta fogalmazást, s akinek arra ambíciója volt, stílszerűen a nemzetközi „pályákon” való boldogulást. Életművét elsősorban a KM őrzi, de mint a szakterületének egyik legkiemelkedőbb szerzője ma is megkerülhetetlenek a munkái, monográfiái, kézikönyvei, szakmai összefoglalói, melyeknek bibliográfiáját remélhetőleg a Műszaki és Közlekedési Múzeum honlapján rövidesen viszontláthatjuk.

A szerző elérhetősége:

Kócziánné Szentpéteri Erzsébet

e-mail: zsoka@mmkm.hu